Knooppunt Roosendaal

Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan Roosendaal 2015-2025

Gemeente Roosendaal
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
Juni 2015

Inhoudsopgave

Voorwoord 4
1. Inleiding 5
2. Beleidskoers 2025 7
Inleiding 7
Verduurzaming 7
Innovatie 7
Regionale versterking 8
3. Participatie 9
Inleiding 9
Expertsessies 9
Expertsessie 1: gepresenteerde conclusies en 'ophalen' 9
Expertsessie 2: opgaven en prioritering 10
Digitaal platform 10
4. Gemotoriseerd verkeer (auto) 12
Inleiding 12
Evaluatie, beleidskaders en trends 12
Roosendaalse focus 13
Kaartbeeld wegencategorisering 14
Parkeren 15
5. Fiets 16
Inleiding 16
Evaluatie, beleidskaders en trends 17
Roosendaalse focus 17
Hoofdfietsstructuur (wensbeeld) 20
6. Visie openbaar vervoer 21
Inleiding 21
Evaluatie, beleidskaders en trends 21
Roosendaalse focus 22
7. Verkeersveiligheid 25
Inleiding 25
Evaluatie, beleidskaders en trends 25

Roosendaalse focus 26
8. Logistiek 27
Inleiding 27
Evaluatie, beleidskaders en trends 27
Roosendaalse focus 28
9. Duurzame mobiliteit..... 29
Inleiding 29
Evaluatie, beleidskaders en trends 29
Roosendaalse focus 29
10. Opgaven en ambities 2015 - 2025..... 31
Inleiding 31
Mobiliteitsagenda 2015 - 2019 31
Benoemde opgaven 2015 – 2025..... 32
Korte termijn opgaven 33
Langere termijn opgaven 37

Bijlagen: 38
Bijlage 1: kaartbeeld wegencategorisering Duurzaam Veilig .....
Bijlage 2: kaartbeeld hoofdfietsnetwerk .....
Bijlage 3: participatie. Verslagen en reacties .....
Bijlage 4: evaluatie GVVP 2008 -2015 .....

Voorwoord

“Loop, fiets, rijd, bus, trein, rol en bewonder!”

Verkeer. Wie heeft er geen verstand van? Iedereen die met grote regelmaat loopt, fietst, rijdt en reist op de openbare weg is ervaringsdeskundige. Maar ook als u op een terrasje zit te genieten bent u onderdeel van het verkeerssysteem. U ‘verkeert’ immers in een omgeving waar u geen last wenst te hebben van racende brommers of blokkerende vrachtwagens. Iedere plek heeft zijn eigen verkeersprofiel. In de Raadhuisstraat ligt de prioriteit bij de voetganger, op de Borchwerf bij het gemotoriseerde en zwaar verkeer.

Deze keuzes over ‘waar we welk verkeer wenselijk vinden’ vinden hun oorsprong in het gemeentelijk verkeer en vervoersbeleid. Dit beleid is altijd een afspiegeling van tijdsgeest en economie, inclusief het inspelen op trends en ontwikkelingen. De laatste jaren ligt de focus meer op duurzaamheid en innovatie. Ons nieuwe mobiliteitsbeleid gaat hierin ook stappen maken. Afgaande op de vele reacties via de website ondersteunen veel Roosendaalers deze koers.

Speciale dank wil ik richten aan de aanwezigen tijdens de Expertsessies en aan alle betrokkenen die via de website hun reactie hebben achtergelaten. Het plan is participatief tot stand gekomen en het draagt bij aan een duurzaam en bereikbaar Roosendaal.

Cees Lok

Wethouder Mobiliteit en Bereikbaarheid ca.

1. Inleiding

IN 2025 IS HET VERKEER EN VERVOER IN DE GEMEENTE ROOSENDAAL SCHONER, STILLER, ZUINIGER EN SLIMMER. ONZE POSITIE IN HET LANDELIJKE NETWERK IS STERKER EN ROBUUSTER. VOOR ONZE INWONERS, ONDERNEMERS EN BEZOEKERS ZIJN WIJ OPTIMAAL BEREIKBAAR, WAARBIJ INGEZET WORDT OP EEN BREED PALET AAN VERVOERSWIJZEN. MULTIMODAAL IS EEN SLEUTELBEGRIP EN EEN VOORWAARDE VOOR DE DOORONTWIKKELING VAN ROOSENDAAL.

Voor u ligt het gemeentelijke verkeer en vervoersplan Roosendaal 2015 -2025. Hierin staan de ambities, focus en koers van de gemeente Roosendaal binnen het totale verkeer- en vervoer systeem: van snel tot langzaam, van individueel tot collectief, van jong tot oud en van lokaal tot landelijk. Het thema mobiliteit raakt iedereen en is zowel letterlijk als figuurlijk een verbindend onderwerp.

Het gemeentelijke verkeer- en vervoersbeleid is het beleids- en toetsingskader voor de gewenste ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer in de gemeente Roosendaal. Het geeft de kaders aan waarbinnen verkeersprojecten worden gedefinieerd en geprioriteerd en verkeersbeleid in de dagelijkse praktijk wordt uitgevoerd. Het schept duidelijkheid over de aandachtsgebieden en toekomstige verwachtingen.

Het huidige beleidsplan (GVVP 2008 – 2015) loopt dit jaar af en wordt tegen het licht gehouden. In de periode 2008 – 2015 is de economie, de maatschappij, de stand van de techniek en rol van de overheid veranderd. Dit heeft directe gevolgen voor de mobiliteit en bereikbaarheid van onze gemeente. Het vigerende verkeersbeleid moet hierop aangepast worden om te kunnen beantwoorden aan de vragen van vandaag en morgen. Hiermee wordt niet gezegd dat het huidige beleidsplan niet bruikbaar meer is. In tegendeel. De hoofddoelstelling van het GVVP 2008 – 2015 is nog actueel en vormt de basis voor de actualisatie:

'HET BEVORDEREN VAN EEN GOEDE EN VEILIGE AFWIKKELING VAN HET VERKEER DAT NOODZAKELIJK IS VOOR SOCIAALECONOMISCHE ACTIVITEITEN, WAARBIJ ALLE VORMEN VAN VERKEERSHINDER ZOVEEL MOGELIJK WORDEN BEPERKT'

Deze algemene doelstelling wordt concreet vertaald door onderscheid te maken in 6 verschillende thema's.

1. **GEMOTORISEERD VERKEER**
2. **LANGZAAM VERKEER**
3. **OPENBAAR VERVOER**
4. **VERKEERSVEILIGHEID**
5. **LOGISTIEK**
6. **DUURZAME MOBILITEIT**

Deze 6 thema's omvatten in hoofdlijnen het volledige verkeerskundige speelveld. Ieder thema is een separaat hoofdstuk. Per hoofdstuk is de volgende indeling aangehouden:

- **EVALUATIE, BELEIDSKADERS EN TRENDS**
- **ROOSENDAALSE FOCUS EN VISIE**

Het voorliggende document wordt afgesloten met een concrete vertaling in activiteiten. Deze 'opgaven en ambities' zijn participatief tot stand gekomen. Tijdens een tweetal expertsessie met de vertegenwoordiging van de maatschappelijke partner is het overgrote deel van de opgaven aangedragen. Daarnaast heeft iedere inwoner, ondernemer, betrokkene en geïnteresseerde via een online platform de mogelijkheid gehad om zijn of haar 'top 3' verkeers(knel)punten aan te dragen. De meest benoemde en sterke opgaven zijn overgenomen in voorliggend document. In voorliggende document is hoofdstuk 3 gewijd aan het doorlopen participatietraject.

De geformuleerde opgaven en ambities worden in de Mobiliteitsagenda 2016 – 2019 geconcretiseerd en geprioriteerd. Deze uitvoeringsagenda is een separaat document dat periodiek wordt geactualiseerd.

2. Beleidskoers 2025

Inleiding

> *"Internationale fysieke, digitale en organisatorische verbindingen zijn een levensader voor de ontwikkeling van Brabant. Onze regio is met zijn innovatieve economie een nationaal en Europees knooppunt van allerlei vervoersstromen; stromen die, slim benut, kansen bieden voor de logistieke sector en maakindustrie. (…) De maatschappelijke opgave is om ons transportsysteem zo in te richten dat het efficiënt met grondstoffen omgaat, milieuvriendelijk en veilig is en daarnaast snelle en slimme verbindingen biedt voor burgers en bedrijven" (Beweging in Brabant. Bestuursakkoord 2015 – 2019)*

Bovenstaande citaat uit het Bestuursakkoord van de Provincie Noord-Brabant komt overeen met de uitgangspunten en hoofdlijnen die in voorliggende GVVP zijn benoemd*:*

- **VERDUURZAMING**
- **INNOVATIE**
- **REGIONALE NETWERK VERSTERKING**

Deze drie hoofdlijnen geven sturing aan de wijze waarop de hoofddoelstelling wordt ingevuld. De concrete vertaling van de doelstellingen vindt plaats binnen de zes verschillende thema's. Hieronder een korte toelichting op de beleidskoers.

Verduurzaming

Lopen en fietsen zijn de meest schone en stille manieren om te verplaatsen. Het lokale leefklimaat en de bereikbaarheid verbetert door hier meer op in te zetten. Deze focus op duurzame mobiliteit wordt concreet vertaald door hier prioriteit aan te geven bij opgaven en ontwikkelingen in de stad en dorpen. Daarnaast is het wenselijk dat het gemotoriseerde verkeer schoner, stiller en zuiniger wordt. Door het elektrisch rijden beter te faciliteren kan de verduurzaming lokaal worden versterkt.

Innovatie

Door toepassing nieuwe slimme ('smart') technieken kunnen verkeersproblemen in de toekomst worden voorkomen. Het weggennet wordt beter en efficiënter benut waardoor fysieke en kostbare maatregelen niet noodzakelijk (meer) zijn. Deze ict-technieken worden zowel bij voertuigen als in de infrastructuur toegepast. Auto's gaan meer en meer 'communiceren', zowel onderling als met hun omgeving. Deze slimme mobiliteitsoplossingen zorgen voor beter doorstroming van het verkeer, voor toename van de verkeersveiligheid (afname ongevallen) en voor verbetering van het leefmilieu.

Regionale versterking

De positie van Roosendaal in het (boven)regionale en landelijke netwerk moet worden versterkt door het ontwikkelen en verbinden van economische toplocaties, hoog stedelijke zones en multimodale knooppunten en het verbeteren van de fysieke en/of functionele verbindingen met andere stedelijke regio's. Het gaat hierbij over de afstemming binnen de thema's als ruimte, verstedelijking, werken, natuur en verkeer en vervoer. Dit is goed voor de werkgelegenheid en het woonklimaat. Bedrijven vestigen zich immers op plekken die goed ontsloten zijn en daar waar veel potentiële arbeidsplaatsen binnen bereik liggen. En, mensen wonen graag op een plek waar werkgelegenheid en goede voorzieningen binnen acceptabele afstand en tijd bereikbaar is. Knooppunten in het netwerk, zoals bijvoorbeeld het stationsgebied en multimodale overslagpunten aan water en spoor (logistiek) hebben in het netwerk een belangrijke positie.

3. Participatie

Inleiding

De wegen, fietspaden, parkeerplaatsen en trottoirs in de gemeente Roosendaal worden dagelijks gebruik door onze inwoners, ondernemers en maatschappelijke partners. Deze ervaringsdeskundigen en experts bepalen hiermee voor een groot gedeelte de waardering van het verkeerssysteem als geheel. Naast het eigen perspectief hecht de gemeentelijke organisatie een groot belang aan het perspectief van haar inwoners en ondernemers. Om dit perspectief in beeld te brengen zijn twee verschillende sporen bewandeld: expertsessies en een open digitaal platform. Hieronder worden de resultaten van beide sporen beschreven.

Expertsessies

Samen met de onze inwoners, ondernemers en andere maatschappelijke partners zijn de toekomstige mobiliteitsopgaven voor Roosendaal en de dorpen in beeld gebracht. In twee expertsessies is een volledig beeld opgesteld van de ambities en aandachtspunten binnen de gemeentegrenzen. Tijdens de eerste expertsessie 16 april 2015 zijn de resultaten uit de monitoring en evaluatie gedeeld met de experts. Daarnaast stond deze eerste expertsessie in het teken van het 'ophalen' en inventariseren van de wensen en knelpunten. Tijdens de tweede sessie zijn de benoemde opgaven vertaald in concrete maatregelen. In bijlage 1 zijn de verslagen van de expertsessies en bijhorende presentaties integraal opgenomen.

Expertsessie 1: gepresenteerde conclusies en 'ophalen'

Tijdens de eerste expertsessie zijn onderstaande conclusies gepresenteerd. Deze conclusies zijn bewust 'prikkelend en uitdagend' geformuleerd.

- **De doorstroming op de hoofdwegen is goed en blijft naar verwachting goed**
- **Roosendaal heeft geen 'black spots', continueren huidige beleid blijft wel noodzakelijk**
- **Fietsgebruik groeit en blijft groeien**
- **Het gebruik van het openbaar vervoer is gedaald en zal (bij onveranderd beleid) blijven dalen**
- **De parkeerdruk is relatief laag en blijft stabiel**
- **Belang voor logistiek, multimodale overslagpunten neemt (verder) toe**

De conclusies zijn door het overgrote deel van de experts bevestigd en onderschreven. Vervolgens is de stapt gemaakt naar het benoemen van de huidige knelpunten en toekomstige opgaven. Tijdens de tweede expertsessie zijn deze knelpunten en opgaven teruggekoppeld.

Expertsessie 2: opgaven en prioritering

De 'oogst' van de eerste expertsessie is vertaald in 17 opgaven. Deze 17 opgaven zijn vanuit verschillende standpunten geprioriteerd. De gepresenteerde prioriteitstelling is gekozen om de discussie hierover los te maken. Er zijn immers talrijke wijzen om te prioriteren.

Aan de aanwezige onafhankelijke partijen, VVN, Politie, MAR en Fietsersbond, is gevraagd wat hun belangrijkste aandachtspunten zijn. In algemene lijnen kan worden gesteld dat de nieuwe Centrumring, de doorstroming op de Burgemeester Freijterlaan en de doorstroming en veiligheid op de rotondes Beethovenlaan en Frijterslaan de grootste aandacht hebben van de betreffende partijen.

In Bijlage 3 is het verslag opgenomen van de tweede expertsessie. Hierin is voor de partijen VN, Politie, MAR en Fietsersbond de top 5 weergegeven.

Digitaal platform

Naast de twee expertsessies is een digitaal platform beschikbaar gesteld op de website van de gemeente. Hierbij is enerzijds getoetst of de geschetste ontwikkelingen en beleidskoers herkenbaar zijn, of er iets gemist werd bij de ontwikkelingen en beleidskoers en, anderzijds is gevraagd naar de persoonlijke 'top 3'. Iedere inwoner en ondernemer van de gemeente Roosendaal heeft op deze manier zijn reactie en inbreng kunnen geven. Via de sociale media en lokale pers is een brede oproep gedaan om een reactie te plaatsen via de website. Op de website zijn concreet de volgende drie vragen gesteld:

1. **Algemene conclusies en ontwikkelingen: herkent u deze ontwikkelingen?**
2. **Nieuwe beleidskoers: herkent u deze beleidskoers?**
3. **Top 3 onderwerpen mobiliteit en bereikbaarheid**

In totaal hebben 134 mensen gereageerd via de website en Facebook. Op de vraag of inwoners de algemene conclusies en ontwikkelingen herkennen, heeft ruim 53% aangegeven zich daarin te herkennen. Op de vraag of inwoners zich herkennen in de beleidskoers van het nieuwe GVVP, geeft 67% aan zich daarin te herkennen. Daarnaast heeft een groot aantal mensen aandachtspunten meegegeven voor de verdere uitwerking van het GVVP.

In het onderzoek is gevraagd of er aanvullende aandachtspunten zijn die in het nieuwe GVVP ontbreken of onderwerpen die naar het inzicht van inwoners wat nadrukkelijk in het nieuwe GVVP mogen worden benoemd. Daarbij is gevraagd naar een top 3. Dat heeft een brede waaier van aandachtspunten opgeleverd.

Er zijn 5 aandachtspunten die bijzondere aandacht verdienen, deze 5 punten zijn 10 keer of meer genoemd in de reacties:

- **Verkeersveiligheid turborotonde Burgemeester Freijterslaan**
- **Meer aandacht voor verlichting, oversteek en wegdek van fietspaden**
- **Ontsluiting Tolberg/Weihoek**
- **Ontsluiting Langdonk Zuid (o.a. doortrekking Willem Dreesweg en bussluis 't Zand')**
- **Meer prioriteit voor fietsers en voetgangers bij afwikkeling verkeerslichten.**

Naast concrete, locatie specifieke maatregelen is via de website een groot aantal 'algemeenheden' benoemd, zoals handhaving en onderhoud. Ook het thema 'fiets' komt veel voor in de lijst. Een belangrijke constatering, omdat de nieuwe beleidskoers sterk gericht is op het stimuleren van fietsgebruik.

4. Gemotoriseerd verkeer (auto)

Inleiding

Ongeveer 55% - 65 % van alle verkeersbewegingen vindt plaats met de auto. Hiermee is de auto het vervoermiddel met het grootste aandeel binnen Roosendaal. In voorliggende hoofdstuk wordt beschreven hoe de ontwikkelingen en trends zijn als het gaat om het autogebruik. Vervolgens wordt aangegeven wat de visie is van de gemeente Roosendaal en wat de komende jaren gedaan moet worden binnen dit thema.

Evaluatie, beleidskaders en trends

Evaluatie

De intensiteiten en het gebruik van het wegverkeer is gestabiliseerd over de periode 2008 - 2015. Op de belangrijke stedelijke wegen is een afname zichtbaar terwijl in 2008 een groei verwacht werd. Deze afname is ook zichtbaar in de parkeerdruk, zowel in het openbare gebied als in de garages. In hoofdlijnen kan worden geconcludeerd dat de gemeente Roosendaal geen verkeerskundige knelpunten en parkeerproblemen kent. De stabilisatie of vermindering hangt evenredig samen met de economische recessie. Verwachting is wel dat met een (voorzichtige) groei van de economie ook weer de verkeersdruk zal toenemen.

Beleidskoers

Landelijk en provinciaal wordt ingezet op betere benutting van de multimodale netwerken. Hierbij wordt ingezet op schoner, zuiniger en efficiënter verkeer via de weg en moet het gebruik van vervoer en transport via water, rails en buis worden gestimuleerd. Voor het wegverkeer ligt de focus hierbij op robuuste en betrouwbare verbindingen door versterken samenhang in het rijkswegennet en provinciale/ regionale wegennet. De ontwikkeling van (semi)zelfrijdende voertuigen speelt een voorname rol in het slimmer, efficiënter en beter benutten van het wegennet. Roosendaal volgt dit beleid en anticipeert waar mogelijk op deze ontwikkeling.

Trends

Als gevolg van economische en maatschappelijke prikkels is het aantal elektrische voertuigen, scooters en fietsen steeds populairder in het verplaatsingsgedrag. Een trend die de komende jaren verder zal toenemen onder bedrijven en burgers. De verwachting is dat deze trend doorzet de komende 10 jaren. Daarnaast zet de ontwikkeling van de ‘deeleconomie’ door. Met name onder jongeren is een afname zichtbaar van individueel autobezit. Door toepassing van online platforms en slimme netwerken word collectiviteit en ‘delen’ belangrijker. Dit heeft op termijn een positief effect op de parkeerdruk in woongebieden.

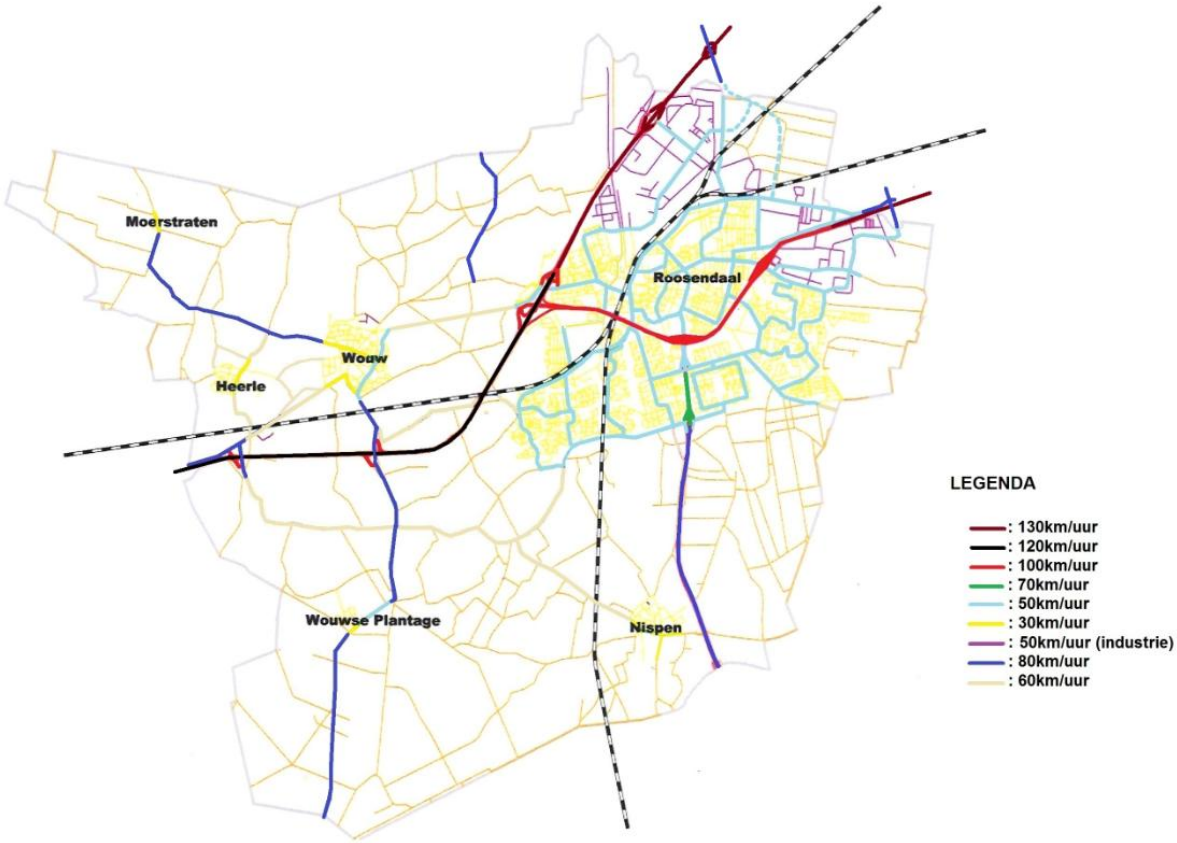
Roosendaalse focus

Roosendaal sluit aan bij de ontwikkelingen die Brabantbreed worden ontwikkeld. Brabant is sterk in innovatieve oplossingen voor mobiliteit. De provincie is één van de koplopers in Nederland op het vlak van regionaal verkeersmanagement. Het gaat om proeven met innovatieve maatregelen (actuele multimodale reisinformatie, nieuwe coöperatieve systemen, navigatie- en parkeerverwijssystemen, rijtaakondersteuning, spitsmijden), waarmee het verkeers- en vervoersysteem optimaal wordt benut en waarmee een bijdrage wordt geleverd aan het verduurzamen van de mobiliteit. Ook de verladers en logistiek dienstverleners hebben baat bij verkeersmanagement. Verkeersmanagement leidt tot optimalere planningen, betrouwbaardere (verwachte) aankomsttijden en service aan klanten, lagere transportkosten, lagere voorraadkosten (door betrouwbaardere aflevertijdstippen) en minder investeringen in het wagenpark, meer duurzaamheid en veiligheid.

Om de stad, regio en provincie bij overbelasting van het wegennet, bij incidenten en calamiteiten goed bereikbaar te houden wordt de samenhang tussen de (rijks)hoofdwegen en onderliggende provinciale en stedelijke hoofdverbindingen steeds belangrijker. De regionale knelpuntenanalyse van het rijkswegennet (in opdracht van en in samenwerking met de Regio West-Brabant) en de monitoring van de verkeersintensiteiten op deze wegen zijn instrumenten die wij inzetten om het gebruik en de benutting van het hoofdwegennet te optimaliseren.

Roosendaals beleid is er op gericht om samen met het (regionale) bedrijfsleven en Rijk en provincie de Omlegging A58 actief te blijven agenderen. Voor regio, provincie en Rijk is de omlegging geen prioriteit. Het MIRT geeft tot 2028 geen prioriteit aan deze omlegging. Regionaal blijft de A58 wel een tracé met bijzondere aandacht om knelpunten in de doorstroming en verkeersafwikkeling te blijven monitoren. Om zodoende ook nut en noodzaak van substantiële maatregelen aan te tonen. Noodzakelijke investeringen voor de aanleg van een nieuw tracé worden pas gedaan wanneer er planologisch (BO-Mirt) en financieel zicht is op realisatie.

Kaartbeeld wegencategorisering



Bovenstaande kaartbeeld geeft de categorisering/ functionele indeling / hiërarchie van wegen weer binnen de gemeentegrenzen. Deze functionele indeling is van belang bij reconstructies, bij het bepalen van de prioriteit op bijvoorbeeld kruispunten en bij het sturen van het verkeer. Ook geeft de categorisering in grote lijnen aan waar veel en waar weinig verkeer zou moeten rijden.

In de bijlage is een grotere weergave van deze afbeelding weergegeven.

Parkeren

Ten aanzien van het onderwerp 'Parkeren' wordt aangesloten bij de vastgestelde koers van 'Hart voor de Binnenstad'. Hierin is gesteld dat het parkeerregime klantvriendelijker en efficiënter moet. Het parkeren voor bezoekers vindt hoofdzakelijk plaats in de parkeergarages. Bewoners op maaiveld. Het gebruik van de garages wordt gestimuleerd door een betere bereikbaarheid en geleiding via een nieuwe compactere centrumring. Deze centrumring wordt uitgevoerd in eenrichtingsverkeer.

Het toenemende aantal elektrische voertuigen moet worden gefaciliteerd door uitbreiding van het aantal laadpalen. De focus voor de bezoekers van de binnenstad ligt hierbij op de parkeergarages. In de parkeergarages moet worden bekeken of het mogelijk is hier laadvoorzieningen te realiseren. Spreiding van laadpalen over de verschillende garages is hierbij wenselijk. Marktpartijen / leveranciers van deze e-laadpalen worden hiervoor benaderd, waarbij uitgangspunt is dat de gemeente faciliteert en de investering voor de gemeente minimaal is.

De visie op Smart Retail City biedt kansen om parkeergarages/-terreinen als distributiecentra te benutten (pick-up-points) en voor loyaliteitssystemen vanuit de ondernemers, waarmee zij hun klanten kunnen compenseren voor het parkeren. Data over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen wordt digitaal ontsloten en biedt helderheid aan de bezoekers, zowel voorafgaand aan de reis als tijdens de reis naar Roosendaal. Denk hierbij aan het reserveren van parkeerplaatsen, bestemmen van parkeerplaatsen voor speciale doelgroepen/gasten.

Zoals in het plan 'Hart voor de Binnenstad' staat benoemd komt er een separate visie op het thema parkeren. In een strategisch/tactisch plan worden de ambities en doelen verankerd. Maar het moet vooral ook in een breder kader worden geplaatst. Immers, de bereikbaarheid en het parkeren in de binnenstad kan alleen functioneren als de situatie in aangrenzende gebieden, nu voornamelijk woongebieden, complementair is aan de situatie in de binnenstad zelf. En omgekeerd. De juiste parkeerder op de juiste plaats is hierbij het credo.

5. Fiets

Inleiding

Ongeveer 25% - 30% van alle verkeersbewegingen (over relatief korte afstand) vindt plaats per fiets. Hiermee is de fiets, na de auto, het meest gebruikte vervoermiddel binnen Roosendaal. In voorliggende hoofdstuk wordt beschreven hoe de ontwikkelingen en trends zijn als het gaat om het fietsgebruik. Vervolgens wordt aangegeven wat de visie is van de gemeente Roosendaal en wat de komende jaren gedaan moet worden binnen dit thema.

Het kruispunt Busstation – Laan van Brabant- HGD-straat. Hier heeft de bus prioriteit en staan fietsers, voetgangers en automobilisten te wachten.

Evaluatie, beleidskaders en trends

Evaluatie

Het fietsgebruik is in de afgelopen jaren gestegen. Deze toename van het fietsaandeel (percentage van het totale aantal verplaatsingen) is goed voor de bereikbaarheid, leefbaarheid van gezondheid. De opkomst van de elektrische fiets is hiervan een belangrijke oorzaak. Deze 'e-bikes' worden door steeds meer doelgroepen, jong en oud, geaccepteerd en vormen een volwaardig alternatief over de middellange verbindingen tot ongeveer een afstand van 15 kilometer.

Beleidskaders

Landelijk en provinciaal wordt de groei van het fietsverkeer ondersteund door de implementatie en 'uitrol' van snelfietsroutes. De routes Roosendaal – Bergen op Zoom en Roosendaal – Etten Leur zijn in dit verband als 'zeer kansrijk' aangewezen door zowel het Ministerie I&M als de Provincie Noord Brabant. Binnen het (voorliggende) geactualiseerde verkeer en vervoersbeleid is het van belang om de fietsverbindingen tussen kernen en steden te verbeteren.

Trends

Toename van het aantal e-bikes zet door de komende 10 jaren. Toename van het fietsgebruik leidt ook tot toename van de druk op het fietsparkeren. Met name rondom Intensivering knooppuntontwikkeling en ketenmobiliteit vraagt om oplossingen voor het fietsparkeren rondom knooppunten. Concreet wordt hierbij gedacht aan het stationsgebied, waarbij gemeente, NS en Prorail een gezamenlijke opgave hebben.

Roosendaalse focus

Vanuit de geformuleerde ambities om het Roosendaalse verkeer en vervoerssysteem te verduurzamen wordt het fietsen gestimuleerd. Concreet betekent dit meer focus op het optimaliseren van het hoofdfietsnetwerk door in te zetten op directe, veilige en goed onderhouden fietspaden. De fiets moet een volwaardig alternatief zijn voor de auto als het gaat om de snelheid van A naar B. Vooral op de korte afstanden, tussen wijken en binnenstad, maar ook tussen dorp en stad.

De optimalisatie van de fietsroute(s) tussen Roosendaal en Bergen op Zoom moet ook de dagelijkse forensen tussen beide steden verleiden meer gebruik te maken van de fiets. De ontwikkeling van de e-bike biedt voldoende potentie, maar de infrastructuur moet deze potentie accommoderen en faciliteren.

Naast fysieke kant van de route is promotie en marketing van 'de fiets als alternatief' van belang om te laten zien dat de fiets meetelt en als volwaardig vervoermiddel wordt gezien.

Een voorbeeld om te laten zien dat de fietser (letterlijk) meetelt. Een doeltreffende maategel om fietsen te stimuleren. Bovendien zijn deze telpalen subsidiabel via de provincie.

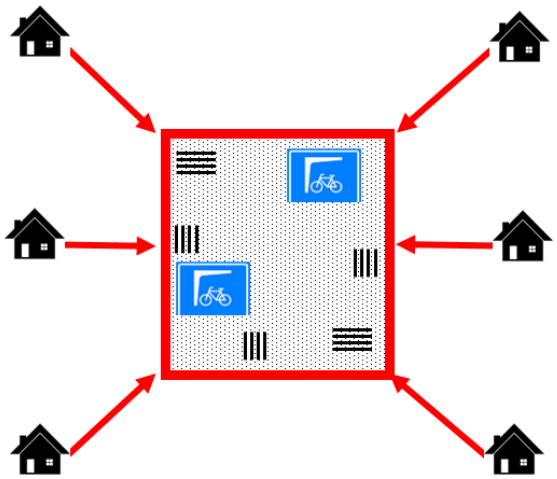
Tijd is een belangrijk aspect op binnenstedelijke fietsroutes. De wachttijd bij verkeerslichten speelt een grote rol in de beleving van de totale reistijd. Door deze wachttijd voor fietsers te minimaliseren wordt veel ergernis weggenomen en het risico op 'roodlichtnegatie' voorkomen. Het draag bij aan meer fietsen, veiliger fietsen en tevreden fietsen. Bovendien is dit een van de opmerkingen die veel naar voren zijn gekomen bij de participatie.

Het (snor)fietsen en bromfietsen in en door de binnenstad vraagt speciale aandacht in dit hoofdstuk. Ook de snelheid van de e-bike leidt mogelijk tot conflictsituaties in de toekomst. Om het verschil tussen de verschillende soorten 'fietsen' helder te krijgen is hiernaast een overzicht opgenomen met daarin de belangrijkste (juridisch)-verkeerskundige verschillen.

Als gevolg van de ruimtelijke structuur van de stad is het voor deze weggebruikers op dit moment logisch om door de binnenstad te rijden. Door de aanpak van de centrumring, waarbij meer ruimte voor de fiets wordt gerealiseerd, wordt de (snor- en e-)fietser een goed alternatief geboden.

De doorgaande (snor)fietser moet hiermee worden verleid om niet meer door het voetgangersgebied te rijden. Bromfietsen moeten geweerd worden in de binnenstad en zijn volledig aangewezen op de omliggende wegen. Dit sluit aan bij de filosofie van het verkeersveiligheidsbeleid Duurzaam Veilig, waarbij scheiding van snelheid en massa uitgangspunt is.

Na het fietsen komt het stallen. Het fietsparkeren vraagt ook om versterking binnen de nieuwe structuur van de nieuwe binnenstad en de centrumring. In de schematische afbeelding in deze paragraaf is het de conceptstructuur weergegeven. Het rode kwadrant geeft de nieuwe ring weer. De fietsparkeervoorzieningen, twee overdekte bewaakte stallingen en diverse locaties met 'nietjes', zijn logisch verspreid en direct bereikbaar vanaf de nieuwe centrumring.



De ligging van de bestaande stalling Markt staat hierbij ter discussie (cf. Hart voor de Binnenstad), waarbij gezocht moet worden naar een ligging meer oostelijk, buiten / aan de rand van het voetgangersgebied.

Analoog aan de uitbreiding van het aantal oplaadpunten voor auto's, moet het aantal oplaadpunten voor e-bikes worden uitgebreid. In eerste instantie ligt hierbij de focus op de beide overdekte en bewaakte stallingen.

Ook de fietsparkeersituatie bij het NS station vraagt om aanpak. Op basis van (trein)reizigersgroei en een toenemende rol van de fiets in het voor- en natransport is uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit binnen enkele jaren nodig. Vanuit het motto 'eerst benutten, dan bouwen' wordt onderzocht of de bestaande overdekte stalling beter gebruikt kan worden. Mogelijk is het concept 'de eerste 24-uur gratis' een optie. In Breda is dit concept als pilot uitgevoerd en als een succes ervaren. NS wil dit concept ook op andere stationslocaties implementeren.

Hoofdfietsstructuur (wensbeeld)

Hieronder is de hoofdfietsstructuur van de gemeente Roosendaal weergegeven. Het betreft een combinatie van bestaande fietsverbindingen en wenselijke fietsverbindingen.

Deze hoofdstructuur is relevant, omdat hiermee gestuurd en geprioriteerd kan worden in de verkeersstromen. Met name op kruispunten en bij verkeerslichten biedt deze verkeersstructuur handvaten om te prioriteren en te sturen in de verkeersstromen.

In de hoofdfietsstructuur wordt onderscheid gemaakt tussen rode en groene lijnen. De rode lijnen verbinden de wijken en dorpen met de binnenstad / centrum (van buiten naar binnen). De groene lijnen vormen de verbinding tussen wijken onderling en zijn daarmee van een lagere orde.

In de bijlage is een grotere versie van het kaartbeeld opgenomen.

6. Visie openbaar vervoer

Inleiding

Ongeveer 5% van alle verkeersbewegingen vindt plaats met de trein of de bus. Vergeleken met de auto en de fiets is het aandeel van het openbaar vervoer in Roosendaal hiermee relatief beperkt, als het gaat om het aantal verplaatsingen. In voorliggende hoofdstuk wordt beschreven hoe de ontwikkelingen en trends zijn als het gaat om het OV gebruik. Vervolgens wordt aangegeven wat de visie is van de gemeente Roosendaal en wat de komende jaren gedaan moet worden binnen dit thema.

Evaluatie, beleidskaders en trends

Evaluatie

De reizigersaantallen in het lokale busvervoer zijn de afgelopen jaren gedaald, ondanks stijging van de waardering van de kwaliteit van het openbaar vervoersysteem. Een directe oorzaak van deze afname is niet aan te wijzen. Mogelijk betreft het een combinatie van factoren, zoals toename van het fietsgebruik, economische crisis en de relatief goede autobereikbaarheid van Roosendaal.

Beleidskaders

Voor het internationaal vestigingsklimaat zijn goede internationale treinverbindingen essentieel. Voor Roosendaal en Brabant vormt het spoornetwerk de ruggengraat van het openbaar vervoersysteem met intercity's en sprinters. De intercitystations vormen binnen dit netwerk de knooppunten voor het faciliteren van de overtap tussen vervoerswijze. De komende jaren ligt de focus op het verbeteren van de ketenmobiliteit (door onder meer P&R- en fietsvoorzieningen op stations) en ruimtelijke intensivering van de stationsomgevingen voor betere benutting van het openbaar vervoer. Stationsomgevingen krijgen een belangrijkere plaats in de stad en worden meer en meer een plek om te verblijven in plaats van 'transferruimte'.

Trends

Zelforganisatie en slimme netwerken maakt mensen steeds minder afhankelijk van het (klassieke) stedelijke / regionale openbaar vervoer. Mensen nemen steeds vaker het heft in eigen hand om zaken geregeld te krijgen. Het internet heeft nieuwe organisatievormen mogelijk gemaakt. Dit principe gaat ook op voor mobiliteit. De laatste jaren groeit het autodelen en online carpoolen als gevolg van technologische ontwikkelingen en nieuwe sociale opvattingen. Op kleinere schaal zijn initiatieven als MyWheels of Buurtbusconcepten voorbeelden van zelforganisatie waarbij mensen zelf deelmobiliteit organiseren. In onderstaande afbeelding worden deze vormen van vervoer onderverdeeld in 4 organisatievormen van (collectieve) mobiliteit:

Afbeelding Mobiliteit 3.0: Het toekomstig mobiliteitslandschap kan worden omschreven als Mobiliteit 3.0: oplossingen worden niet per definitie door de overheid gerealiseerd, ook commerciële partijen of inwoners kunnen een initiatief oppakken. (Bron: www.smarturbansm.org)

Roosendaalse focus

Het formuleren van een eigen visie is wenselijk om bij de betrokken partijen duidelijk te maken, bijvoorbeeld tijdens concessieverlening of dienstregelingwijziging, welke kwaliteit en ambities de gemeente voor ogen heeft.

De gemeente Roosendaal heeft geen directe invloed op het aanbod van het openbaar vervoer. Zowel de treinen als de bussen rijden niet in opdracht van de gemeente. Toch is het van belang om het aantal verbindingen zo groot mogelijk te houden en daarvoor de ambities uit te spreken.

Het personenvervoer per spoor is van primair belang voor 'Spoorstad Roosendaal', waarbij de regionale knooppuntfunctie van het NS station een prominente plek heeft. Dit wordt de plek waar alle verbindingen samenkomen. Voor de versterking van het knooppunt NS-station is het van belang dat het busstation Roselaar wordt opgeheven. Beter een goede en sterke knoop dan twee mindere.

Het huidige kwaliteitsniveau moet gegarandeerd blijven voor IC-, sprinter- en internationale verbindingen. Uitbreiding van het goederenvervoer op het spoor mag niet ten koste gaan van het personenvervoer. De bestaande goede verbindingen en frequenties met de Randstad, Brabant, Zeeland en België moeten worden behouden.

Het wegvallen van de Beneluxtrein in december 2016 moet leiden tot een kwalitatief alternatief voor de reiziger tussen Antwerpen en Roosendaal. Hierbij is een extra stoptrein de Roosendaalse inzet. Deze extra stoptrein (dus twee stoptreinen per uur) biedt de reizigers uit Roosendaal, West-Brabant en Zeeland een acceptabel en relatief snel alternatief, waarbij de positie van het station Roosendaal haar internationale en (EU)regionale functie behoudt. Dit belang wordt onderstreept door buurgemeenten, regio, provincie Zeeland en reizigersorganisaties. Samen met deze partners voeren wij de lobby richting het Ministerie van IenM, NS en NMBS voor een kwalitatieve, snelle, frequente, interregionale verbinding tussen Roosendaal en Antwerpen.

14.000 dagelijkse bezoekers. Het stationsplein is een regionaal knooppunt waar trein, bus, auto, fiets en looproutes samenkomen. Stations en hun omgevingen worden brandpunten en 'hotspots' in steden. Het worden plekken waar men ook wil verblijven, in plaats van er zo snel mogelijk weer weg te zijn. Dit vraagt aandacht voor de veraangenaming van het station en haar directe omgeving.

Met ingang van de nieuwe bus-concessies in december 2014 wordt het openbaar busvervoer in Roosendaal verzorgd door Arriva, waarbij de provincie opdrachtgever is. De gemeente Roosendaal is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de infrastructuur waar de bussen gebruik van maken. Vanuit deze rol gaat de gemeente door met het verder toegankelijk maken van de bushaltes, zodat zoveel mogelijk doelgroepen gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

Voor het busvervoer wordt onderscheid gemaakt in streek-, stad- en buurtbuslijjnen. Hierbij is een goede dekking en spreiding van lijnvoering van belang. Om de leefbaarheid in de wijken en dorpen op peil te houden zetten we in op het bereikbaar houden van dorpen per openbaar busvervoer (tegengaan van verschraling buitengebied) en voorkomen dat het openbaar vervoer wordt uitgekleed uit commerciële overwegingen.

Naast het functionele, vervoerkundige aspect heeft het openbaar vervoer een belangrijke maatschappelijke en sociale functie. Uitgangspunt is dat iedereen hetzelfde recht op OV heeft. Voor een beperkte groep blijft regiotaxi deur-deur vervoer het enige alternatief.

Als de vervoerder om economische redenen lijnen wil schrappen wensen wij inzicht in deze economische motieven, zodat meer wederzijds begrip ontstaat en eventueel een gezamenlijke businesscase opgesteld kan worden. We stimuleren initiatieven van onderop voor slimme en kleinschalige vervoersoplossingen. Dit kan op termijn een passende oplossing zijn voor bedrijventerreinen, dorpen en wijken.

Om het Wmo-regiotaxi gebruik te verminderen werken provincie en gemeenten in Brabant samen om Wmo-reizigers gebruik te laten maken van het reguliere OV. In andere delen van Nederland wordt geëxperimenteerd met het concept van de Servicebus, waarbij verschillende soorten doelgroepenvervoer (en de bijbehorende geldstromen) worden gecombineerd. Roosendaal staat open voor dit soort vernieuwende kleinschalige mobiliteitsoplossingen.

7. Verkeersveiligheid

Inleiding

Veiligheid is een voorwaarde voor een goed functionerend verkeerssysteem. Verkeersveiligheid is een samenspel in de driehoek 'omgeving - gebruiker- voertuig'. Van de overheid mag de gebruiker verwachten dat de route (omgeving) die hij of zij met een bepaald voertuig moet afleggen voldoende veilig is. Autofabrikanten investeren veel in veiligheidssystemen, waarmee de 'factor mens' steeds meer wordt uitgeschakeld. Niet gek als je bedenkt dat 95% van alle ongevallen is toe te rekenen aan het gedrag van de 'gebruiker'. Onderstaande hoofdstuk gaat in op de visie en opgaven van de gemeente Roosendaal.

Evaluatie, beleidskaders en trends

Evaluatie

Het aantal ongevallen en (daarmee) het aantal gewonden en slachtoffers is in de periode 2008 – 2015 fors gedaald. Landelijk is dezelfde trend waarneembaar. Hiermee is een directe relatie te leggen met de implementatie van het programma Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig gaat in de kern om het scheiden van snelheid en massa en over uniformering en herkenbaarheid van het wegennet. Hiermee wordt beoogd dat de weggebruiker beter weet welk gedrag van hem verwacht wordt.

Roosendaal kent geen 'black-spots' meer. Dit betekent dat er geen kruispunten zijn waar de afgelopen 3 jaren meer dan 6 ongevallen met slachtoffers hebben plaatsgevonden.

Beleidskaders

Om een verkeersveilig gedrag van de weggebruiker af te dwingen wordt landelijk gestuurd op het zwaarder straffen van overtreders. Hogere boetes moeten overtreders afschrikken. Dit landelijke beleid heeft een positief effect op de verkeersveiligheid.

Trends

De landelijke en Europese ontwikkelingen tonen een toenemende autonomie van de voertuigen. De 'factor mens' in de auto wordt steeds minder zwaar. Auto's gaan meer en meer met elkaar communiceren over snelheid en positie waardoor de veiligheid toeneemt.

Roosendaalse focus

De daling van het aantal ongevallen lijkt de laatste jaren niet verder door te zetten. Deze stabiele situatie is niet wenselijk omdat de doelstelling altijd moet zijn om het aantal ongevallen te laten dalen. Landelijke analyses wijzen uit dat specifieke doelgroepen steeds vaker bij ongevallen betrokken zijn. Dit zijn de fietsers, ouderen en jonge bestuurders. Maatregelen en gedragscampagnes leggen de focus op deze doelgroepen en de basis verkeerseducatie op de basisscholen.

Ten aanzien van de weginrichting wordt het huidige (succesvolle) beleid voortgezet, door duurzaam veilige (her)inrichting van 50/70/80 km/h wegen tot duurzaam veilige gebiedsontsluitingswegen, de aanleg van duurzaam veilige 30/60 km/h in verblijfsgebieden, de herinrichting van kruispunten, de aanleg van rotondes en de aanleg van conflictvrije fietsroutes.

Aandachtspunt in dit verband blijft het groeiende aantal snor- en bromfietsen in het kernwinkel- en horecagebied. In deze gebieden ligt het primaat bij de voetganger. Het snelheidsverschil tussen bromfiets en voetganger is te groot en zorgt voor onwenselijke conflictsituaties. De realisatie van een goede fietsroute in de nieuwe centrumring moet het snelle doorgaande verkeer een goed alternatief bieden, waardoor het verblijfsklimaat in de binnenstad verbetert.

Daarnaast blijven we inzetten op verkeerseducatie via de basisscholen met het Brabants verkeersveiligheidlabel (BVL). De basisscholen zijn en blijven hierbij onze belangrijkste kanalen en partners. De actiepunten uit het GVVP 2008 – 2015 worden gecontinueerd. Dit zijn:

- **(Blijven) inzetten op Brabants Verkeersveiligheidslabel (BVL) en projecten als Roosendaals Verkeersdoolhof, Nationale Straatspeeldag, Cursus Rijbewijsbezitters en andere projecten op het gebied van verkeerseducatie en –voorlichting.**
- **Steunen van lokale initiatieven, van bijvoorbeeld VVN.**
- **faciliteren van regionale gebiedsbrede aanpak van communicatie.**
- **Aanhaken bij landelijke aanpak Permanente Verkeerseducatie (PVE)**

8. Logistiek

Inleiding

De mainports Rotterdam en Antwerpen behoren al jaren tot de wereldtop. De gunstige ligging van onze regio tussen beide mainports levert veel economische activiteit. Internationale ontwikkelingen zetten de positie van beide mainports onder druk. Havenontwikkelingen in Oost- en Zuid-Europa, verbreding Suezkanaal, goederensporen vanuit China naar Europa maken dat de mainports de komende jaren fors moeten blijven investeren in nieuwe markten en goede en snelle multimodale achterlandverbindingen. In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe de positie van Roosendaal in deze context versterkt kan worden, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid. Kernwoorden daarbij zijn multimodaliteit, modalshift en bundeling van goederenstromen.

Evaluatie, beleidskaders en trends

Evaluatie

Landelijke cijfers laten zien dat het transport via de weg (vrachtverkeer) de afgelopen jaren is afgenomen. De verklaring van deze afname is grotendeels te verklaren door de economische recessie. Tegenover de afname van het wegtransport staat een groei van het transport per spoor. Regionaal en lokaal is sinds begin 2015 weer een lichte toename van het aantal vrachtwagens merkbaar.

Beleidskaders

Voor een goede afwikkeling van goederenstromen zijn goede robuuste intermodale netwerken van verbindingen en knooppunten belangrijk. Voor het wegverkeer liften deze vaak mee met de afwikkeling van het personenverkeer. Voor het accommoderen van het goederenvervoer per spoor zetten landelijke partijen in op het (op termijn) realiseren van de goederenruit Zuid-Nederland (Betuweroute, IJzeren Rijn en Rotterdam-Antwerpen).

Het vervoer via buisleidingen is een unieke aanvulling binnen West-Brabant. Op meerdere plaatsen in Brabant bevinden zich knooppunten waar uitwisseling van goederen plaatsvindt. Om de kansen van synchromodaliteit[1] maximaal te benutten worden locaties ontwikkeld die door minimaal twee maar het liefst alle ter plekke mogelijke modaliteiten worden ontsloten.

Trends

Slimme en innovatieve oplossingen zorgen voor betere bundeling en versterking van de modal split. Drones veroveren de komende jaren hun vaste plaats in de logistieke keten. In eerste instantie gaat het om bezorgdiensten, inspecties van daken en dijken en beveiliging van bijvoorbeeld bedrijventerreinen. Drones kunnen van vitaal belang worden bij het leveren van hulpgoederen in moeilijk bereikbare gebieden,

---

[1] Synchromodaliteit is het optimaal flexibel en duurzaam inzetten van verschillende transportmodaliteiten in een netwerk onder regie van een logistieke dienstverlener, zodat de klant (verlader of expediteur) een geïntegreerde oplossing voor zijn (achterland)vervoer krijgt aangeboden (bron: Topsector Logistiek)

zoals bij overstromingen of bij het snel ter plaatse krijgen van medische hulpmiddelen.

Roosendaalse focus

Roosendaal wil zich als multimodale vestigingsplaats voor regionale bedrijvigheid blijven ontwikkelen en positioneren binnen de (eur)regio. De aanwezige multimodale infrastructuur moeten we beter gaan benutten om op duurzame wijze een schakel te vormen in de internationale transportketen. In de A17-Zone en Borchwerf II wordt actief gestuurd om de combinatie water– weg–buis- spoor te verbeteren door in nieuwe mogelijkheden voor goederenoverslag mogelijk te maken.

Het Roosendaalse logistieke bedrijfsleven heeft zich verenigd in het Logistiek Platform Roosendaal. Logistiek Platform Roosendaal heeft als doel de krachten te bundelen, het verbeteren van de concurrentiepositie van Roosendaal, samenwerking op het gebied van onderwijs en het steunen van innovaties in de logistieke sector. De gemeente Roosendaal faciliteert en ondersteunt dit platform. Uitgangspunt hierbij is het beter benutten en aansluiten op een internationaal en 'multimodaal' netwerk. Multimodaal staat voor het slim en duurzaam inzetten van verschillende vervoerswijzen: over de weg, per spoor, over het water of door buizen (Buisleidingenstraat). In Roosendaal zijn alle modaliteiten aanwezig, maar de aansluiting onderling (bijvoorbeeld van spoor naar wegvervoer) verdient aandacht.

Vanuit oogpunt van verkeer en vervoer zorgt de gemeente Roosendaal voor optimale bereikbaarheid van (en naar) de bedrijventerreinen en de binnenstad. Samen met het bedrijfsleven wordt locatiegericht gezocht naar slimme en innovatieve oplossingen die bijdragen aan minder milieubelasting, brandstofbesparing, bereikbaarheidsoptimalisatie en rijtijdwinst. Concreet denken wij aan inzet van drones en cargo-bikes voor binnenstadsbevoorrading en groene golven voor vrachtwagens op belangrijke stedelijke verbindingen naar de snelwegen.

Het Roosendaalse ruimtelijke en economische beleid richt zich op de realisatie van een vrijliggend goederenspoor ten westen van de stad Roosendaal. Deze goederenspoorlijn is niet alleen van belang voor Roosendaal. Alle West-Brabantse gemeentes hebben zich uitgesproken voor een zogenaamde "Dedicated Lijn". Ook vanuit de Rotterdamse Haven wordt deze kwalitatief hoogwaardige achterlandverbinding voor goederenvervoer onderschreven. Binnen de looptijd van voorliggende GVVP zal dit niet gerealiseerd worden. De staatssecretaris heeft dit tijdens haar bezoek aan de regio (d.d. 20 april 2015) in het kader van het dossier Basisnet nogmaals benadrukt.

9. Duurzame mobiliteit

Inleiding

Duurzame mobiliteit is een container begrip waarbinnen een breed scala van ambities en maatregelen geplaatst kunnen worden. Binnen dit hoofdstuk wordt dit brede kader toegespitst op minder, schoner en stiller verplaatsen.

Evaluatie, beleidskaders en trends

Evaluatie

De geluidsoverlast van het verkeer is verminderd door aanpak van de saneringsgevallen. Continuering van dit beleid is noodzakelijk. De luchtkwaliteit is in Roosendaal overal verbeterd en 'scoort' onder de Europese richtlijnen. De milieudruk van het verkeer neemt af als gevolg van slimme en efficiënte mobiliteit en als gevolg van meer elektrische rijden. Minder verplaatsen, schoner verplaatsen en zuiniger verplaatsen is Europees, landelijk en provinciaal de nieuwe norm.

Beleidskaders

De openbare weg wordt onderdeel van de energie-infrastructuur. Elektrisch rijden wordt de nieuwe standaard en het opladen van auto's vindt overal plaats. De laadpalen zoals we die anno 2015 kennen zijn binnen enkele jaren achterhaald. Er wordt gewerkt aan een nationale standaard voor draadloos laden. Bij inductieladen, zoals de techniek officieel heet, wordt de stroom doorgegeven door een elektromagnetisch veld in plaats van een kabel. De automobilist parkeert zijn bolide op de laadplek, waarna hij automatisch begint te laden. 'Stekkeren' behoort daarmee tot het verleden.

Trends

Stadsdistributie is als onderwerp ook al kort beschreven binnen het hoofdstuk 'Logistiek', maar verdient ook een plaats binnen het kader Duurzame mobiliteit. Bevoorrading van binnensteden gebeurt in steeds meer steden per 'cargo-bike', fietskoerrier, en elektrische voertuigen. In de toekomst zal de drone hierin ook een rol vervullen.

Roosendaalse focus

In drie kernbegrippen is de Roosendaalse visie uit te leggen: minder, schoner en stiller verplaatsen. Dit thema heeft een grote 'overlap' met de voorgaande thema's zoals Fiets en Logistiek. Verandering van mobiliteit en het beter benutten van bestaande capaciteit door slimmer en anders te verplaatsen is het uitgangspunt.

Minder verplaatsen gaat over het voorkomen van onnodige verplaatsingen. Thuiswerken is hiervan een herkenbaar voorbeeld. Goede datanetwerken zijn hiervoor van belang. Schoner en stiller verplaatsen gaat over de transitie naar lopen, fietsen en elektrisch rijden. Lopen en fietsen zijn de meest schone en stille manieren om te verplaatsen. Het lokale leefklimaat verbetert door hier meer op in te zetten.

Concreet betekent dit dat het fietsen van en naar de binnenstad gestimuleerd moet worden door het gratis stallen te behouden en te versterken, door elektrische oplaadpunten te faciliteren en op de juiste plaatsen voldoende 'nietjes' aan te bieden. In dit verband moet ook het ontmoedigen van brommers en snorfietsen door de binnenstad worden benoemd, omdat versterking van het verblijfsklimaat bijdraagt aan meer lopen en fietsen.

Daarnaast is het wenselijk dat het gemotoriseerde verkeer schoner en stiller wordt. Door het elektrisch rijden beter te faciliteren kan de verduurzaming lokaal worden versterkt. Ook slimme mobiliteitsoplossingen zorgen voor beter doorstroming van het verkeer en (dus) voor verbetering van het leefmilieu.

Voorbeeld stadsdistributie 'Citydepot Hasselt. De laatste kilometers worden hier schoon en stil afgelegd.

10. Opgaven en ambities 2015 - 2025

Inleiding

De resultaten uit de thematische visies en de oogst uit het 'participatiespoor' zijn concreet vertaald in opgaven en ambities voor de komende beleidsperiode. Deze opgaven zijn onderverdeeld in korte-, langere termijn. In dit hoofdstuk worden alle opgaven benoemd en kort toegelicht.

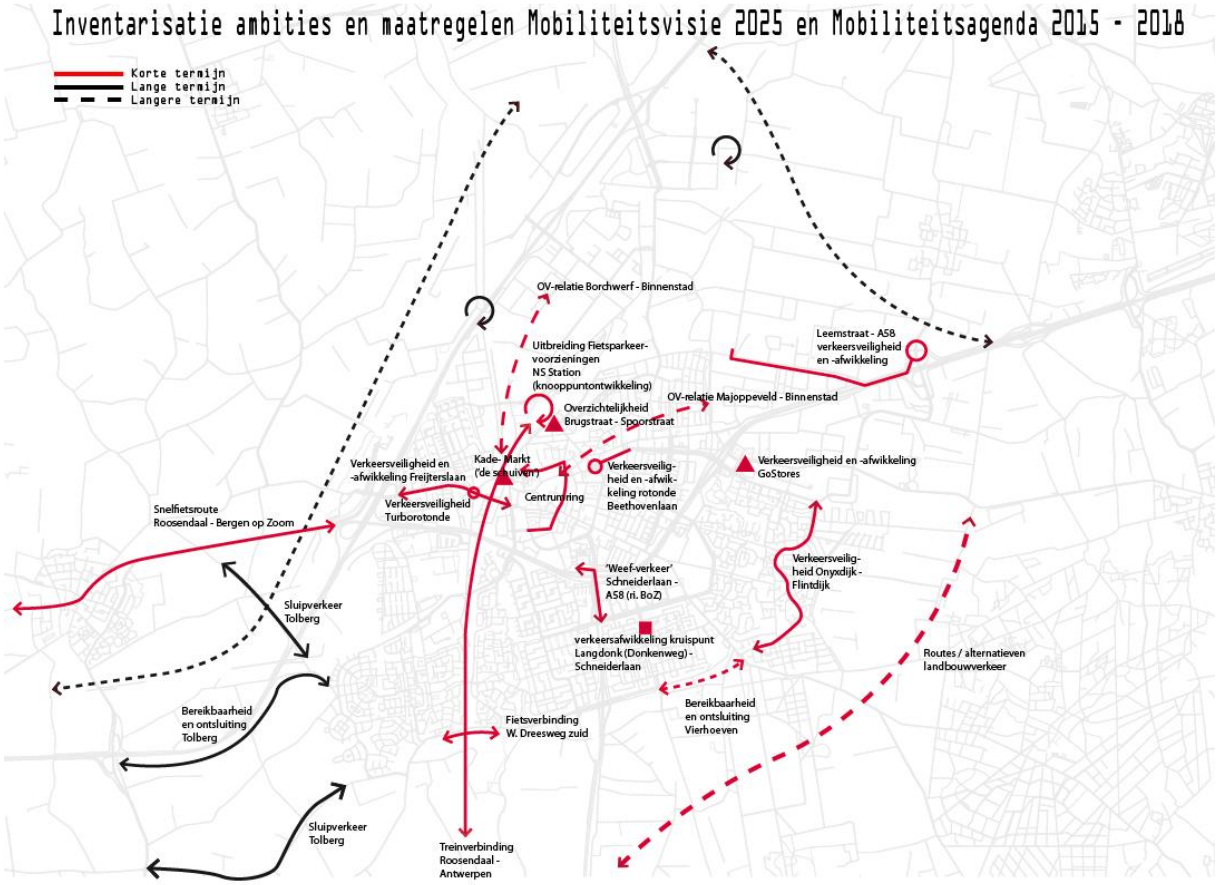
Mobiliteitsagenda 2015 - 2019

De Mobiliteitsagenda 2015 – 2019 is de concrete uitvoeringsagenda voor de komende jaren. Hierin staat benoemd aan welke opgaven wordt gewerkt. De benoemde opgaven worden in de Mobiliteitsagenda vanuit vier verschillende invalshoeken en perspectieven geprioriteerd. Dit biedt de gemeenteraad de mogelijkheid om een goede afweging te maken tussen verschillende scenario's: De scenario's zijn:

- **WONEN EN VERBLIJVEN**
- **WERKEN EN BEDRIJVEN**
- **DUURZAAMHEID EN VEILIGHEID**

De prioritering vindt in voorliggend beleidsdocument nog niet plaats, maar volgt in de Mobiliteitsagenda.

Benoemde opgaven 2015 – 2025



Kaartbeeld met opgaven en ambities voor de korte en lagere termijn.

Korte termijn opgaven

Hieronder zijn de benoemde opgaven en acties benoemd die op korte termijn realistisch zijn. Deze opgaven zijn aangedragen vanuit de participatie en komen ook voort uit de analyse van trends en hogere beleidskaders. Per aandachtspunt is een korte toelichting gegeven. De uitwerking en prioritering van deze punten vindt plaats in de (separate) Mobiliteitsagenda. Binnen deze Mobiliteitsagenda worden de opgaven vanuit verschillende perspectieven en invalshoeken geprioriteerd

Nieuwe Centrumring

Betreft de uitwerking van het principeontwerp vanuit Hart voor de Binnenstad, waarbij eenrichtingsverkeer en meer ruimte voor het fietsverkeer uitgangspunten zijn. De verbetering van de fietsinfrastructuur rondom de binnenstad moet ook bijdragen aan het verminderen van het fietsen door de binnenstad. Met name het doorgaande brom-, snor- en fietsverkeer (vb. over de Markt en Nieuwe Markt) moet zo veel mogelijk geweerd worden om het verblijfsklimaat in het kernwinkel- en horecagebied te verbeteren.

Verkeersveiligheid Turborotonde Burgemeester Freijterslaan

VVN en de Fietsersbond voeren een onderzoek uit naar de problemen en oplossingsrichtingen voor de turborotonde. Afhankelijk van de conclusies en aanbevelingen worden deze overgenomen en uitgewerkt.

Doorstroming / Verkeersafwikkeling Freijterslaan

Een van de wegen waar op gezette momenten de verkeersafwikkeling ‘stroperig’ verloopt. Een onderzoek naar de stromen op de Freijterslaan moet uitwijzen wat de oorzaak feitelijk is en wat de mogelijke verbeteringen zijn.

Verkeersafwikkeling en veiligheid rotonde Beethovenlaan

Diverse onderzoeken en prognoses tonen aan dat de capaciteit van deze rotonde rond 2020 aan haar grenzen zit. Belangrijker nog is de verkeersveiligheid op deze rotonde. Er gebeuren relatief veel ongevallen op dit punt. Met name met fietsers. De veiligheid en de doorstroming zijn gebaat bij uitbreiding van deze rotonde, waarbij de fietspaden verder van de rijbaan zouden moeten worden gesitueerd.

Uitbreiding fietsparkeren station

Het fietsgebruik van en naar het station neemt toe. Dit legt een grotere druk op het fietsparkeren. Gezocht moet worden naar betere benutting van de bestaande bewaakte fietsenstalling door bijvoorbeeld toepassing van het principe van ‘de eerste 24-uur gratis’ stallen, naar voorbeeld van Breda. Uitwerking van deze business case vindt plaats in samenwerking met NS Stations en Prorail.

Fietsparkeerplaatsen op het stationsplein. De groei van het fietsverkeer leidt op termijn mogelijk tot capaciteitsproblemen met het aantal stallingsplaatsen. Betere benutting van de bestaande capaciteit is mogelijk.

Alternatief Beneluxtrein:

Behoud van een kwalitatieve interregionale spoorverbinding tussen Roosendaal en Antwerpen voor het lokale en (Eu)regionale grensvervoer (inzet 2x per uur). Met ingang van de NS dienstregeling 2017 rijdt de Beneluxtrein via Breda. Roosendaal verliest hiermee haar snelle verbinding met Antwerpen en Brussel. Een alternatieve verbinding tussen Roosendaal en Antwerpen is onderwerp van studie door Ministerie I&M, NS en NMBS, conform toezeggingen van de staatssecretaris.

Verkeersafwikkeling Kade - Markt ('De schuiven')

Een betere verbinding tussen de binnenstad en het Kade-gebied voor fietsers en voetgangers is wenselijk. Door ingrepen in de verkeersstructuur kan ruimte worden vrijgespeeld voor het langzame verkeer. Onderzocht moet worden hoe dit fysiek wordt vormgegeven en of eventueel de verkeerslichten op dit punt kunnen worden opgeheven. Dit laatste is een nadrukkelijke wens van de lokale hulpdiensten (‘BranPolance’). Door de verkeerslichten te verwijderen verdwijnt ook de koppeling met de spoorwegovergang. Dit heeft een positief effect op de ‘dichtligtijden’ van de spoorbomen en daarmee de bereikbaarheid.

Actuele situatie op 'De Schuiven', waarbij de ruimte voor het langzaam verkeer niet in verhouding staat tot de ruimte voor het gemotoriseerde verkeer.

Weef-verkeer' Burgemeester Schneiderlaan - A58 (ri. BoZ)

Matige ontsluiting in de ochtendspits, waarbij veel inwoners van Langdonk, Kroeven en Tolberg de A58 richting Bergen op Zoom / Rotterdam moeten. Hierbij moet de verkeersstroom richting Breda en Roosendaal Centrum worden gekruist. Oplossingsrichtingen moeten worden onderzocht.

Snelfietsroute Roosendaal - Bergen op Zoom

Toenemende gebruik van de e-bike maakt de afstand van 14 kilometer tussen belde kernen steeds makkelijker overbrugbaar voor een grotere groep mensen. gezien het totale aantal forensen tussen beide steden is deze route kansrijk. Een onderzoek gericht op realisatie van een snelfietsroute moet uitwijzen welke maatregelen en kosten gepaard gaan met deze snelfietsroute. Ook marketing en 'branding' van deze route is onderdeel van het toekomstige succes van de snelfietsroute en daarmee van de bereikbaarheid van beide steden.

F58
Roosendaal – Bergen op Zoom

Voorbeeld van 'branding' van de snelfietsroute

Verkeersafwikkeling en -veiligheid Leemstraat - A58

De ingebruikname van de nieuwe Verbindingsweg tussen Majoppeveld en Borchwerf kan leiden tot toename van het verkeer op de route Leemstraat – Bredaseweg – A58. Vanuit ondernemer, bewoners, gemeente Rucphen, fietsersbond en VVN zijn hierover zorgen geuit. De doorstroming en veiligheid, van met name de fietser, moeten worden gewaarborgd, op zowel het kruispunt A58 – Onze Lieve Vrouwestraat (Rucphen) als op de Leemstraat. Samen met het bedrijfsleven en de gemeente Rucphen moet een gebiedsgerichte aanpak worden opgesteld om de situatie en mogelijke oplossingsrichtingen in beeld te brengen.

Ontsluiting Langdonk (Donkenweg – Burgemeester Schneiderlaan)

De ontsluiting vanuit de wijk Langdonk richting de Burgemeester Schneiderlaan is op gezette tijden niet optimaal. Nader onderzoek op dit kruispunt moet uitwijzen waardoor dit wordt veroorzaakt en welke slimme /technische oplossingen mogelijk zijn. Een andere instelling en prioritering van de VRI biedt mogelijk al een praktische oplossing.

Bereikbaarheid en ontsluiting Vierhoeven

Intensiever gebruik van sportpark Vierhoeven leidt tot toename van het verkeer. De verwachting (op basis van theoretische benaderingen) is dat de beschikbare wegen voldoende zijn ingericht om de nieuwe en extra verkeerstromen te verwerken. In de praktijk moet blijken of de theorie klopt. Monitoring van de verkeersintensiteiten en verkeersaantallen is nodig om theorie en praktijk te toetsen.

Verkeersveiligheid Flintdijk

De huidige verkeersdruk op de route Flintdijk – Onynxdijk zorgt, in combinatie met het aanwezige landbouwverkeer en fietsers op de rijbaan, voor overlast bij de aangrenzende bewoners. Verdere toename van het verkeer op deze route is onwenselijk. Ook het rijgedrag (snelheid en type voertuig) zorgt voor veel ergernis. Onderzocht moet worden hoe het landbouwverkeer door Kortendijk beperkt kan worden. Herinrichting van de route Flintdijk – Onynxdijk draagt daaraan bij.

Overzichtelijkheid kruispunt Brugstraat –Spoorstraat

Op dit kruispunt komen veel verschillende modaliteiten samen. Fietsers, voetgangers, bussen, auto's, vrachtwagens en taxi's. Ontvlechten van de

verkeersstromen is wenselijk, maar fysieke maatregelen zijn alleen mogelijk met ingrijpende keuzes voor bepaalde modaliteiten. Maatregelen moeten zorgen voor meer veiligheid en voor betere samenhang tussen stationsplein en de directe omgeving.

Ontsluiting en oversteekbaarheid Go Stores

Samen met de direct betrokken ondernemers en eigenaren moet worden bekeken wat de oorzaak van de problematiek is en wat de toekomstplannen met dit gebied zijn. Hierbij is het van belang de scope breder te trekken en ook te kijken naar maatregelen op de Rucphensebaan.

Ontbrekende fietsverbinding Willem Dreesweg – Zuid

Tussen de rotonde Willem Dreesweg – Thorbeckelaan en het Molenbeekpad ligt geen fietsverbinding. In het vastgestelde fietsnetwerk is dit een ontbrekende schakel. Onderzoek naar de mogelijkheden voor een fietspad in twee richtingen aan de zuidzijde, zoals tussen Molenbeekpad en Passenberg, is wenselijk.

Kleinschalige mobiliteitsoplossingen

Kleinschalige mobiliteitsoplossingen bieden op termijn een antwoord op de 'optimalisaties' die vanuit de busvervoerder worden doorgevoerd. Het is denkbaar (maar niet wenselijk) dat geschrapt wordt in de frequentie en of bediening van de 'dunne lijnen'. In dat geval wordt samen met lokale belanghebbenden (bewoners, ondernemers, gemeente, provincie) gekeken naar een alternatieve invulling. Zowel landelijk als provinciaal zijn hiervan inmiddels goede voorbeelden gerealiseerd.

Langere termijn opgaven

Maatregelen die niet binnen een bestuursperiode kunnen worden gerealiseerd zijn bestempeld als lange of langere termijn maatregelen. Deze opgaven zijn strategisch van aard. Dit wil zeggen dat op deze dossiers voornamelijk de aansluiting bij landelijke en provinciale plannen gezocht en gevonden moet worden. Het betreffen projecten en opgaven die complex zijn, een lange doorlooptijd hebben en niet voor 100% op het bordje van de gemeente Roosendaal liggen. (Inter)regionale samenwerking en lobby moeten er voor zorgen dat deze dossiers op termijn haalbaar zijn, zowel technisch als financieel. De projecten waar het over gaat zijn:

LANGE TERMIJN:

- Ontsluiting Tolberg, richting A58
- Realisatie multimodale overslagpunten

LANGERE TERMIJN

- De omlegging van de A58,
- De Dedicated goederenspoorlijn / RoBellijn

Bijlagen:

Bijlage 1: kaartbeeld wegencategorisering Duurzaam Veilig

Bijlage 2: kaartbeeld hoofdfietsnetwerk

Bijlage 3: participatie. Verslagen en reacties

Bijlage 4: evaluatie GVVP 2008 -2015